

42

по инвентарю № 949 Минист

Не выдано

1 экз.

ДЕПОЗИТАРНОЕ  
ДОКЛАДНОЕ

Варшавская подкоммиссия.  
Центральная Техническая  
Библиотека НКПС.

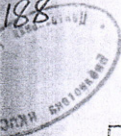
ИНВЕНТАРИЗ.  
1938

ВАРШАВСКО-БРОМБЕРГСКАЯ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.

P.K

188



ПРОВЕРЕНО  
1945 г.

Пров. 1932 г.

565-13/83

Централен  
научно-технич. б-ка  
МПС СССР

Пров. 1938

## Варшавско-Бромбергская желѣзная дорога.

На основаніи Высочайше утвержденнаго  $\frac{28 \text{ Сентября}}{10 \text{ Октября}}$  1857 года уступочнаго договора, предоставлено Обществу Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги постройка и эксплуатація въ теченіи 75 лѣтъ: Общія условія постройки жел. д.

1) Главной линіи, отъ ст. Ловичъ чрезъ Александровъ къ Прусской границѣ открытой для движенія  $\frac{22 \text{ Ноября}}{4 \text{ Декабря}}$  1862 года . . . . . длиною 130, 693 в.

2) Боковой вѣтви отъ Александрова въ Цехоцинскъ открытой для движенія  $\frac{19 \text{ Юня}}{1 \text{ Юля}}$  1867 года длиною . . . . . 7, 200 в.

---

Всего . . . . . 137, 893 в.

Затѣмъ уставомъ Общества Высочайше утвержденнымъ 30 Сентября 1872 года на Совѣтъ Управленія Общества Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги изъ Предсѣдателя и 8 членовъ возложено высшее управленіе дѣлами Общества.

Актомъ договорнымъ заключеннымъ между Совѣтами Управленій Варшавско-Вѣнской и Варшавско-Бромбергской желѣзныхъ дорогъ, управленіе дорогою возложено на Директора Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, при чемъ всѣ чиновники какъ то: Начальники ремонта, тракціи, движенія, транспортовъ и Инспекторъ телеграфовъ, съ канцеляріями получаютъ жалованіе общее отъ обѣихъ дорогъ въ соразмѣрности съ Варшавско-Вѣнской 70<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а съ Варшавско-Бромбергской 30<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Согласно условію 11 (23) Ноября 1871 года, Варшавско-Бромбергская желѣзная дорога уплачиваетъ жалованье служащимъ на ст. Ловичъ за исключеніемъ чернорабочихъ соблюдающихъ чистоту на станціи, каковыя получаютъ содержаніе уже отъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги.

**Направленіе  
дороги.**

Варшавско - Бромбергская желѣзная дорога, составляя продолженіе Скерневице Ловичьской вѣтви, принадлежащей Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ, начинается въ Ловичѣ и проходитъ вблизи города того же наименованія пересѣкая рѣку Взуру мостомъ отвѣтствіемъ въ 342 фута о 6 пролетахъ. Далѣе направляясь къ западу дорога подходит къ ст. Пнево, откуда идетъ къ юго-западу и подходит къ ст. Кутно, вблизи которой пересѣкается р. Охноу желѣзнымъ мостомъ отвѣтствіемъ въ 205 фут. о 4 пролетахъ. За станцію Кутно дорога вновь направляется къ западу и незначительнымъ подъемомъ подходит къ ст. Островы, откуда понижаясь подходит къ ст. Влоцлавскъ и Нешава находящихся вблизи р. Вислы, и за пограничною ст. Александровъ соединяется съ Восточно-Прусскою желѣзною дорогою.

**Вѣтви.**

Со ст. Александровъ отдѣляется вѣтвь къ востоку и доходитъ до ст. Цехоцинскъ.

Кромѣ того дорога, имѣеть три вѣтви устроенныя къ сахарнымъ заводамъ.

1) Со ст. Пиево въ сахарный заводъ Добжелинъ длиною 850 саж.

2) Со ст. Островъ въ сахарный заводъ Островъ длиною 700 саж.

3) Со ст. Кутно въ сахарный заводъ Констанція длиною 279 саж.

Предѣльный уклонъ на главной линіи не превосходитъ 0,0066 и таковой встрѣчается скатомъ отъ ст. Ловичъ къ Александрову на 81 верстѣ протяженіемъ 1400 саж. и на 129 верстѣ, протяженіемъ 1400 саж.

Профиль  
дороги.

На вѣтви къ Цехоцивекъ уклонъ допущенъ уже въ 0,00909 протяженіемъ въ 1000 саж.

Устроенная въ одинъ путь шириною 4 фут. 8 $\frac{1}{2}$  дюйма съ полуторными откосами въ выемкахъ и насыпяхъ, дорога имѣеть на всемъ протяженіи главной линіи земляное полотно на два пути. Отводъ воды на всей дорогѣ, правильный, ковалеры и резервы имѣють правильный видъ. Дно канавъ размылавшееся вымощено камнемъ. Въ полотнѣ дороги гдѣ проявлялись пучины подъ путемъ слой земли замѣненъ слоемъ песку и сдѣланъ отводъ канавками заполненными мелкимъ булыжнымъ камнемъ. Откосы выемокъ дренированы фашивыми кишками, но снятая съ откосовъ земля мѣстами осталась на полотнѣ дороги на мѣстѣ назначенномъ для втораго пути.

Земляное  
полотно.

Въ выемкахъ на каждые 2 саж. высоты сдѣланы бермы въ откосахъ.

Балласту весьма достаточно и мѣстами доходить даже до

0,59 саж, наименьшая толщина балластного слоя 18 дюймовъ—балластъ весьма хорошаго качества.

**Переѣзды.** Настилы переѣздовъ въ уровнѣ пути устроены достаточные и содержатся весьма исправно. Дома при нихъ прежніе деревянные, замѣняются мало по малу кирпичными. Затворы при переѣздахъ изъ выдвижныхъ брусевъ.

Къ сожалѣнію число переѣздовъ не вполне соображено съ мѣстными потребностями и въ силу условій владѣнія въ Царствѣ Польскомъ землею крестьяне стѣснены въ общеніяхъ съ полями. Нарѣзка крестьянамъ земли идетъ весьма длинною полосою шириною отъ 15 до 25 саж. и желѣзная дорога пересѣкая означенную полосу изолируетъ часть ея, отдѣленную отъ жилья собственника, такъ что доступъ къ ней возможенъ или чрезъ желѣзную дорогу, гдѣ не имѣется переѣзда или же чрезъ чужія сосѣднія земли. Желательно было бы устройство полевой дороги вдоль полотна на отчужденной полосѣ къ чему недолжно встрѣчаться препятствій. Конечно устройство такой дороги стѣснить дорожныхъ сторожей, отнявъ отъ нихъ часть засѣваемой ими земли, но эта потеря сторожей можетъ быть вознаграждена дорогою прибавкою содержанія. Такъ при д. Туржи на 131 верстѣ между ст. Александровъ и Нешава отсутствіе переѣзда между ст. Нешава и Влоцлавскъ на землѣ принадлежащей крестьянамъ при удаленіи переѣздовъ другъ отъ друга на разстояніи болѣе 2 верстѣ вызвало справедливое требованіе крестьянъ на устройство имъ переѣзда.

На ст. Ловичъ переѣздъ, устроенный въ началѣ Бромбергской желѣзной дороги, хотя и стѣсненъ происходящими на немъ маневрами, но перемѣщеніе его затруднительно и главный недостатокъ его происходитъ отъ устройства

пассажирскаго зданія со стороны противоположной городу.

Перемѣненіе переѣзда потребуетъ значительныхъ расходовъ необходимыхъ на болѣе нужныя устройства.

Рельсы первоначальные желѣзные вѣсомъ 25,43 ф. на п. ф. были уложены со стыками на шпалахъ при употребленіи желѣзныхъ подкладокъ. Нынѣ при замѣнѣ рельсовъ стальными стыки помѣщаются на вѣсу, что разительно чувствуется при проѣздѣ по линіи. Верхнее строеніе,

Шпалы дубовыя и зарубка ихъ производится станкомъ, при чемъ стоимость зарубки составляетъ около 2-хъ коп. на штуку. Рельсы и шпалы въ большомъ порядкѣ.

Стрѣлки замѣняются новыми, при чемъ уже перья не изъ рельсовъ, а особо прокатные сплошной формы и двигающіеся по желѣзнымъ подкладкамъ одинаковой системы съ Варшавско-Вѣнской желѣзною дорогою. Для движенія пассажирскаго поѣзда стрѣлки заворачиваются.

При стальныхъ рельсахъ вездѣ введены фасонные накладки.

Въ настоящее время уложено стальныхъ рельсовъ на участкѣ отъ Ловича до Кутно 42 вер. и отъ Границы до Нешавы 7 вер.

При этомъ на станціяхъ рельсы оставлены еще желѣзные. Всего стальныхъ рельсъ уложено до 1880 года 49 верстѣ. Въ 1880 году укладывается еще 20 верстѣ. Семафоры и электрическіе колокола установлены у каждой будки.

На Цехоцинской вѣтви при уклонѣ въ 0,00909 путь уложенный на шпалахъ укрѣпленъ еще вертикальными сваями.

# Мосты.

Всѣхъ мостовъ на линіи 105 изъ нихъ 4 отверстіемъ болѣе 30 фут. изъ коихъ 3 желѣзныхъ и одинъ каменный арочный и 64 менѣе 30 фут. изъ числа коихъ съ желѣзными балками 33, деревянныхъ 1 и каменныхъ арочныхъ 30 и 37 чугуновыхъ трубъ.

Отверстія мостовъ достаточны, но въ текущемъ году произведена перестройка 5 малыхъ мостовъ, вслѣдствіе разстройства кладки устоевъ и обвала облицовки устоевъ мостовъ, каковая произведена изъ булыгъ сложенныхъ циклопскою кладкою. По мнѣнію управленія желѣзною дорогою, обвалъ этотъ произошелъ потому что камни были положены безъ надлежащей перевязки. Такъ какъ послѣдствіемъ означеннаго разстройства кладки явилось уменьшеніе толщины устоевъ, то таковыя и требуютъ перекладки.

Облицовка изъ песчаника на мосту при ст. Ловичъ вывѣтривается, а настилка на мосту требуетъ капитальной перемѣны тѣмъ болѣе что поперечныя балки изъ дерева и мѣстами совершенно обуглились.

# Станціи.

Всѣхъ станцій на дорогѣ семь, а именно:

	Пнево . . . . .	25 в. отъ Ловича
I кл.	Кутно . . . . .	18 "
	Острова . . . . .	13 "
	Коваль . . . . .	23 "
I кл.	Влоцлавскъ . . . . .	15 "
	Нешава . . . . .	21 "
I кл.	Александровъ . . . . .	14 "

и кромѣ того 8-я станція Цехоцинекъ въ разстояніи 6 верстъ отъ Александра.

При настоящемъ развивающемся движеніи станцій этихъ уже недостаточно и потому проектированы полустанціи



между Ловичъ и Пнево, между Острова и Коваль и Нешава и Александровъ.

Пассажирскія зданія на всѣхъ станціяхъ каменные за исключеніемъ станціи Цехоцинекъ гдѣ таковое выстроено изъ дерева. Размѣры зданій достаточны за исключеніемъ ст. Пнево, гдѣ необходимо разширить помѣщеніе и устроить залы для пассажировъ I и II класса.

На ст. Александровъ пассажирскія помѣщенія малы, но могутъ быть разширены внутреннимъ ихъ размѣщеніемъ безъ пристройки зданія.

Кромѣ того на ст. Александровъ станціонный телеграфъ помѣщенъ во второмъ этажѣ, тогда какъ въ нижнемъ этажѣ устроены кухня съ кладовою и мѣстная почтовая контора съ жильемъ для почтовыхъ чиновниковъ неимѣющихъ никакого отношенія къ желѣзной дорогѣ.

Вообще же на станціяхъ Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги также какъ и на Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги неимѣется теплыхъ отхожихъ мѣстъ.

Прилагаемая вѣдомость показываетъ количество путей и построекъ на станціяхъ.

Станціон-  
ныя по-  
стройки.

Обозначеніе станцій и полустанцій.	Товарныхъ платформъ.				П а к к а у		
	Количе- ство.		Д л и н а.	Ш и р и н а.	Поверх- ность.	Количество.	Д л и н а.
	крытыхъ.	открытыхъ.					
			погон. саж.		кв. саж.		пог. саж.
Пнево . . . . .	—	1	11,4	10	114	1	8
Кутно . . . . .	—	2	60	11,5	690	1	1,3
			11,4	10	114		11,7
Острова . . . . .	—	1	11,4	10	114	1	13,7
Коваль . . . . .	—	1	11,4	10	114	1	11,7
Влоцлавскъ . . . .	—	2	60	13	780	1	16,43
			11,1	10	114		
Нешава . . . . .	—	1	13	3	39	1	2,86
Александровъ . . . .	—	1	15	3,3	49,5	2	15,86
							10,0
Цехоцинскъ . . . .	—	1	11,4	10	114	1	7,47
Итого . . . . .	—	10	216,40	—	2242,50	9	99,02

№ 0 в ъ.		Запасныхъ и разѣздныхъ путей. Дли-на погон. саж.	Горизонтальныхъ по-щадокъ, пог. саж.	Стрѣлокъ.	Крестовинъ.	Поворот. круговъ.	Передвижныхъ те-лѣжекъ.	Вѣсовыхъ помостовъ.	Путевыхъ крановъ.	Стойлъ паровозныхъ зданій.
ширина.	Поверх-ность.									
п. саж.	кв. саж.									
4	32	1312,63	343	18	16	—	—	1	2	—
0,72	0,936	1834,82	670	23	23	2	1	1	2	4
5,7	66,690	879,36	356	14	14	—	—	1	2	—
5,5	75,35	808,70	323	11	11	—	—	—	2	—
5,7	66,69	1558,885	460	25	25	2	1	1	2	4
5,57	91,51	509,425	258	9	9	—	—	—	2	—
4	11,44	3723,18	602,79	43	47	2	1	1	2	6
5,4	85,64	311	209,55	5	5	1	1	—	—	—
4,43	44,30									
5,86	43,7									
—	518,256	10938,50	—	148	150	7	4	5	14	14

Изъ вѣдомости этой оказывается, что на Варшавско-Бромбергской жел. дорогѣ имѣется всего товарныхъ платформъ открытыхъ 10—площадью 2242 к. с. и пакгаузовъ 9—площадью 518 к. с., запасныхъ и разъѣздныхъ путей всего 10938,50 пог. саж. при 148 стрѣлкахъ и 7 поворотныхъ кругахъ. Пакгаузы и товарные платформы на станціяхъ вообще недостаточны и особенно ощутительно это на станціяхъ Кутно и Александровъ.

Число путей на станціи Александровъ весьма недостаточно, и одного существующаго вѣсоваго помоста на ней мало. Всѣхъ вѣсовыхъ помостовъ 5, по одному на станціяхъ: Пиево, Кутно, Острова, Влоцлавскъ и Александровъ.

# ВЪДОМОСТЪ

о водоснабженіи Варшавско-Бромбергской желѣзной  
дороги.

СТАНЦІИ.	Источникъ водоснаб- женія.	Разстояніе насоса отъ водоподъ- емнаго зда- нія.
		футы.
Пнево . . . . .	Артезіанскій колодезь.	50
Кутно . . . . .	рѣка.	15
» . . . . .	рѣка.	15
Островы . . . . .	Артезіанскій колодезь.	Въ зданіи.
Коваль. . . . .	колодезь.	10
Влоцлавскъ. . . . .	колодезь.	18
Нешава . . . . .	Артезіанскій колодезь.	20
Александровъ. . . . .	Артезіанскій колодезь.	18
» . . . . .	такой же колодезь.	42

Н а с о с ь.		Сила паровой машин.	Б а к и.		ПРИМЪЧАНІЕ.
Паровой или ручной.	Поднимаетъ воды въ 1 часъ.  Куб. фут.		Ч и с л о.	Вмѣсти- мость.  Куб. фут.	
паровой.	150	4	4	1168	
паровой.	279	4	4	1222	
ручной.	93	—			
ручной.	98	—	2	584	Въ починкѣ.
ручной.	80	—	2	584	
ручной.	80	—	2	584	
—	—	—	2	584	Въ постройкѣ.
паровой.	160	4	2	1036	Въ бездѣйствіи, такъ какъ вода негодится для паровозовъ.
паровой.	—	—			

**Водоснаб-  
женіе.**

Изъ приведенной вѣдомости сказывается, что водоснабженіе обильно на Подкомисіа, усматривая на мѣстѣ что на ст. Александровъ вода получается изъ Артезіанскаго колодца и сильно портитъ котлы паровозовъ, полагала необходимымъ измѣнить систему водоснабженія и устроить таковое изъ близъ лежащей пограничной рѣки.

**Мастерскія  
и паровоз-  
ныя зданія.**

Мастерскія въ Александровѣ хотя и существуютъ, но подвижной составъ ремонтируется на Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ, а часть зданія мастерскихъ обращена нынѣ въ жилое помѣщеніе.

Паровозныя зданія имѣются на ст. Кутно и Влоцлавскъ на 4 паровоза, а на ст. Александровъ на 6 паровозовъ.

Означеннаго количества паровозныхъ сараевъ недостаточно для Бромбергской желѣзной дороги и какъ паровозы Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги сопровождаютъ поѣзда и между Ловичъ и Скерневице, то Управление Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги проектировало устройство новаго паровознаго зданія на ст. Скерневице собственно для паровозовъ Варшавско-Бромбергской ж. д.

Производство ремонта подвижнаго состава въ мастерскихъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги весьма удобно и практично, но уничтоженіе мастерскихъ бывшихъ на ст. Александровъ естественно ставитъ Варшавско-Бромбергскую желѣзную дорогу въ вѣчную зависимость отъ Варшавско-Вѣнской жел. дороги.

**Подвижной  
составъ.**

Всѣхъ паровозовъ на Варшавско-Бромбергской желѣз-

ной дорогѣ . . . . . 33

Изъ нихъ пассажирскихъ . . 12

„ товаропассажирскихъ 15

„ товарныхъ . . . . 6



Паровозы эти всѣ завода Борзига и отапливаются бровскимъ каменнымъ углемъ.

Паровозы съ двумя ведущими колесами въсѣ . . . . . 27 т.

Паровозы съ 4-мя ведущими колесами . . . . . 29 т.

„ „ 6-мя „ „ . . . . . 35 т.

По числу дней находившихся на дорогѣ паровозы состояли въ ремонтѣ не болѣе 12<sup>0</sup>/<sub>0</sub> а именно:

въ 1875 г. изъ 11765 дней было въ ремонтѣ 1122 д.

„ 1876 „ „ 12045 „ „ „ „ 1495 „

„ 1877 „ „ 12045 „ „ „ „ 1054 „

„ 1878 „ „ 12045 „ „ „ „ 1468 „

Всѣхъ вагоновъ на дорогѣ 642.

Изъ нихъ пассажирскихъ 81, а именно:

I и II класса 21 въ томъ числѣ 12 шестиколесныхъ,

9 четырехколесныхъ,

II кл. 6 въ томъ числѣ . . . . . 5 шестиколесныхъ,

1 четырехколесный

II и III кл. . . . . 9 шестиколесныхъ

II, III и IV кл. . . . . 1 „

III кл. 19 въ томъ числѣ . . . . . 11 „

8 четырехколесныхъ.

IV кл. 24 въ томъ числѣ . . . . . 16 шестиколесныхъ

8 четырехколесныхъ.

Арестантскихъ . . . . . 1 четырехколесный.

Товарныхъ 561 а именно:

Багажныхъ . . . . . 12 шестиколесныхъ

Крытыхъ . . . . . 264 „

80 четырехколесныхъ

Платформъ . . . . . 50 шестиколесныхъ

89 „

1622

565-13/83

Директор  
Контракт  
Бюджет



Вагоновъ для извести . . . . .	50	четырехколесныхъ
„ „ лошадей . . . . .	4	„
„ „ скота . . . . .	10	„

Подвижной составъ не въ порядкѣ. Отопленіе вагоновъ производится частью паромъ, частью печками а 40 вагоновъ отапливаются грѣлками; отопленіе вообще нехорошо и требуетъ капитальной перемѣны.

**Пробѣгъ  
подвижнаго  
состава.**

Изъ прилагаемыхъ статистическихъ свѣдѣній усматривается что въ 1878 году паровозы Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги пробѣжали . . . . . 642,551 вер.  
Въ томъ числѣ по своей дорогѣ . . . . . 424,368 „  
по Варш.-Вѣнской. . . . . 218,183 „  
а какъ паровозы Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги пришли по Варшавско-Бромбергской желѣзной дорогѣ 191221 версту то паровозы Варшавско-Бромбергской дороги выработали въ пользу своей дороги на чужихъ дорогахъ 16962 версть.

Средній пробѣгъ паровоза 19462. За пробѣгъ паровозовъ по Скерневице Ловичскому участку за 67080 версть получено 28748 р. 50 к. т. е. за версту 0.4285 р.

Вагоны Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги прошли всего 11,341,085 р.

Въ томъ числѣ по своей дорогѣ . 2,455,554 в.

По чужимъ желѣзн. дорогамъ . . 8,885,531 „

За тѣмъ собственные вагоны пробѣжали по чужимъ дорогамъ осе-версть . . . . . 21278584

Чужіе вагоны пробѣжали по Варшавско-Бромбергской желѣзной дорогѣ осе-верстѣ. 17444780  
т. е. вагоны Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги пробѣжали по чужимъ дорогамъ болѣе осе-верстѣ . . . . . 3833804  
за что и получила вознагражденіе 26422.54 т. е. 0.68 к.  
за осе версту. Средняя нагрузка оси составляла въ пассажирскомъ движеніи 27% должной нагрузки а въ товарномъ движеніи 52%.

Изъ прилагаемой статистики движенія по желѣзной дорогѣ оказывается: что преимущественно пассажирское движеніе идетъ по направленіе къ Ловичу изъ Александрово и что общее количество перевозимыхъ пассажировъ дошло уже до 639/т. человекъ при чемъ главнѣйшее число составляли пассажиры IV и III классовъ. Движеніе по дорогѣ.

Среднее протяженіе пройденное однимъ пассажиромъ составляетъ около 49 верстѣ тогда какъ средній пробѣгъ поѣзда составляетъ 108 верстѣ.

Товарное же движеніе по дорогѣ идетъ уже въ другомъ направленіи а именно двѣ трети всего перевозимаго товара идутъ къ Александрову а  $\frac{1}{3}$  миль къ Ловичу.

Количество перевозимыхъ товаровъ перешло за 26 мил. пуд., при чемъ среднее пространство проходимое товаромъ составляетъ около 80 верстѣ.

Выручка съ пудо-версты составляетъ около 0.03 к.

Главнѣйшія товары составляютъ товары перевозимые по IV классу, затѣмъ каменный уголь и товары III класса. Перевозка муки и строеваго лѣса значительно ослабла за послѣдніе годы.

**Финансовое положение.** Общій приходъ дороги составлялъ въ 1878 году 9780 руб. 45 коп. съ версты и соразмѣрно стоимости дороги представлялъ 21,48<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Расходъ же по дорогѣ составлялъ 7462 руб. 11 коп. такъ что остатка чистаго дохода уже было достаточно на уплату гарантированныхъ процентовъ и излишекъ зачислялся въ запасный капиталъ.

Всего съ 1869 года по конецъ 1876 года Правительствомъ было допложено до размѣровъ гарантіи 1.365,665 руб. 92 коп.

Изъ расходовъ производимыхъ Управленіемъ является высокимъ расходъ на ремонтъ подвижнаго состава составляющій 3294 р. 41 к. на версту дороги и 1 р. на версту полезнаго пробѣга поѣзда. Расходъ этотъ долженъ и можетъ быть сокращенъ тѣмъ болѣе что подвижной составъ содержится не въ должномъ порядкѣ.

Кромѣ того съ 1869 года по 1876 включительно произведено экстраординарныхъ расходовъ на сумму 923796 р. 60 к. изъ доходовъ эксплуатаціи которое Правительство какъ бы заплатило изъ суммы 1365665 р. 92 к. На эту сумму 923796 р. 60 к. должна быть увеличена стоимость дороги и по мнѣнію Подкомисіи часть акцій оставшихся въ рукахъ Совѣта Управленія Варшавско-Вромбергской желѣзной дороги должна была бы быть передана въ руки Правительства дабы тѣмъ погасить часть вышеупотребленной суммы за экстраординарные расходы.

**Занятіе подкомисіи.** Общее состояніе Варшавско-Вромбергской желѣзной дороги, представляется вѣсколько лучшимъ съ технической стороны нежели Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, хотя служба тракціи общая для обѣихъ дорогъ, также не-

достаточно извлекается польза изъ подвижнаго состава. Въ силу этого расходы тракціи на версту пробѣга поѣздовъ составляютъ уже около 1 р., а на пудо-версту 0.0206 к., т. е. болѣе  $\frac{1}{50}$  коп.

Величина этого расхода главнѣйшимъ образомъ зависитъ отъ неправильнаго распредѣленія службы тракціи, такъ какъ паровозы и Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги такъ же какъ и Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги пробѣгаютъ въ годъ лишь 19 т. верстъ.

Весь итогъ расходовъ по Варшавско-Бромбергской желѣзной дорогѣ доходитъ до 2 р. 28 к. на версту поѣзда, а на пудо-версту до 0.04676, т. е. до  $\frac{1}{22}$  коп.

Понятно, что при такомъ расходѣ на содержаніе дороги и движенія по оной, нѣтъ возможности получать чистый доходъ и, по мнѣнію Подкомисіи, результаты 1879 года должны быть въ финансовомъ отношеніи много хуже предшествовавшихъ 2-хъ лѣтъ и опять потребуется приплата Правительственной гарантіи.

Сравнивая статистику движенія и расходы Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги съ результатами для Варшавско-Бромбергской оказывается:

1) что средняя выручка на этихъ дорогахъ съ пассажиро-версты:

для Варшавско-Вѣнской		для Варшавско-Бромберг.
въ 1875 г.	1,26	1,36
„ 1876 „	1,29	1,42
„ 1877 „	1,26	1,34
„ 1878 „	1,28	1,42

съ пудо-версты:

для Варшавско-Вѣнской	для Варшавско-Бромбер.
въ 1875 г. 0,024	0,035
„ 1876 „ 0,022	0,032
„ 1877 „ 0,021	0,030
„ 1878 „ 0,022	0,033

2) что общій доходъ на этихъ дорогахъ на версту пробѣга поѣзда:

для Варшавско-Вѣнской	для Варшавско-Бромбер.
въ 1875 г. 2,27	2,31
„ 1876 „ 2,21	2,22
„ 1877 „ 2,52	2,63
„ 1878 „ 2,70	3,00

на пудо-версту, включая и пассажировъ, считая каждаго пассажира въ 5 пудовъ:

для Варшавско-Вѣнской	для Варшавско-Бромбер.
въ 1875 г. 0,036	0,065
„ 1876 „ 0,033	0,059
„ 1877 „ 0,034	0,057
„ 1878 „ 0,035	0,060

Казалось бы, при такомъ положеніи дѣлъ и при общемъ управленіи обѣими дорогами, результаты доходности должны были бы быть блестящими для Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги въ виду того, что Варшавско-Вѣнская дорога получаетъ почти 11% чистой прибыли на затраченный капиталъ; но въ дѣйствительности дѣло представляется далеко не въ столь блестящемъ видѣ.

Сравнивая расходы этихъ двухъ дорогъ оказывается:

Расходы по Центральному Управленію и Управленію дороги на Варшавско-Бромбергской желѣзной дорогѣ меньше

на версту дороги противъ Варшавско-Вѣнской, но нѣсколько больше на версту поѣзда. Расходы же прочіе какъ-то по ремонту пути и движущей силѣ значительно превосходятъ расходы по Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ.

Такъ по ремонту пути:

	Варшавско-Вѣнской	Варшавско-Бромбер.
	на версту дороги	
въ 1875 г.	1328 р. 10 к.	1528,90
„ 1876 „	1437 „ 76 „	1628,70
„ 1877 „	1444 „ 50 „	1710,28
„ 1878 „	1740 „ 76 „	2215,69

Но, приведя длину путей въ линейную длину, т. е. взявши сумму главныхъ путей и прибавивъ полусумму разъѣздныхъ путей и боковыхъ вѣтвей, оказывается, что расходы по ремонту пути изданій на линейную версту дороги:

	по Варшавско-Вѣнской	Варшавско-Бромбер.
въ 1875 г.	853,91	1343 р. 24 к.
„ 1876 „	912,77	1397 „ 28 „
„ 1877 „	914,28	1492 „ 54 „
„ 1878 „	1091,50	1566 „ 52 „

Расходы же по движущей силѣ, т. е. тяги и ремонту подвижнаго состава, при сравненіи ихъ на версту полезнаго пробѣга поѣзда, являются тоже преувеличенными на Варшавско-Бромбергской сравнительно съ Варшавско-Вѣнскою желѣзною дорогою.

Дѣйствительно расходы эти на версту полезнаго пробѣга поѣзда:



по Варшавско Вѣнской	Варшавско Бромбер.
въ 1875 г. 53,925	80,491
„ 1876 „ 50,160	80,313
„ 1877 „ 54,724	89,797
„ 1878 „ 57,312	100,910

Отопленіе версты пройденной паровозомъ составляетъ для дороги Варшавско-Вѣнской 4,94 к., а для Варшавско-Бромбергской 8,49 коп.

Казалось бы страннымъ, какъ двѣ дороги, управляемыя однимъ и тѣмъ же лицомъ и одними и тѣми же начальниками службъ, столь различествуютъ въ расходахъ, тѣмъ болѣе, что Варшавско-Бромбергская желѣзная дорога пользуется правительственною гарантіею, а Варшавско-Вѣнская таковою не пользуется.

Общая узкая заграничная колея, общее управленіе или вѣрнѣе владѣніе подвижнымъ составомъ и постоянный обмѣнъ вагоновъ съ заграничными дорогами, прилегающими какъ къ Варшавско-Вѣнской, такъ и къ Бромбергской желѣзнымъ дорогамъ, усложняютъ расчеты выручки и расходовъ каждой дороги отдѣльно, тѣмъ болѣе, какъ было выше упомянуто, что Бромбергская подлежитъ гарантіи Правительства, а Вѣнская напротивъ лишь платитъ арендную плату. Такое необходимое раздѣленіе счетоводства хозяйства, находящагося въ однихъ рукахъ, невольно возбуждаетъ толки и подозрѣнія, можетъ быть и несправедливые, но не менѣе того существующіе.

Нѣтъ сомнѣнія, что совершенное объединеніе этихъ линій могло бы имъ принести только пользу. Вообще соединеніе нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ совершенно общіе интересы, признано уже полезнымъ и желательнымъ какъ въ отношеніи удешевленія расходовъ на



управленіе, такъ и на принатія общихъ мѣръ для болѣе правильнаго прямого сообщенія, и если первый опытъ такого соединенія Югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ не привелъ къ желаемому результату, то неудачу эту надо искать въ другихъ какихъ-либо причинахъ, а никакъ не въ самомъ основаніи мысли, что соединеніе цѣлой группы дорогъ могло бы быть не цѣлесообразнымъ.

На основаніи вышеизложеннаго Подкомmissія полагаетъ крайне полезнымъ скорѣйшее слитіе Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги съ Варшавско-Вѣнской и учрежденіе до тѣхъ поръ болѣе строгаго контроля надъ счетоводствомъ этихъ дорогъ и взаимными ихъ отношеніями. Печатаая настоящее описаніе положенія Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги, получили отчетъ за 1879 годъ изъ коего оказывается, что въ дѣйствительности въ 1879 г. доходъ составилъ . . . 1332775 р. 55 к.

расходъ . . . . . 1229129 „ 54½ „

Затѣмъ чистая прибыль. 103646 р. 00½ к.

а какъ Правительство гарантируетъ доходъ 279045 руб., то Правительство должно приплатить 175398 руб. 99½ к.

При этомъ особенно страннымъ является, что доходъ противъ 1878 г. уменьшился лишь на 83700 руб., а расходъ же увеличился на 199354 р. 38½, такъ что расходъ составляетъ 99,22% валоваго сбора или 8960 руб. на версту желѣзной дороги.

▲

Предсѣдатель *Баронъ Менденъ.*

Члены Комmissiи: Инженеръ *А. Петлинь.*

Профессоръ *Гр. Симоненко.*